# ARIPI ROMÂNEȘTI



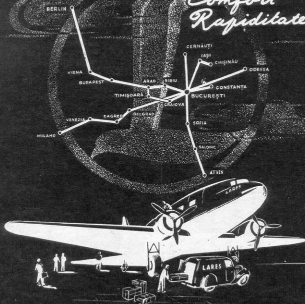
Director: Comandor av
AL. DEMETRES



IN ORELE LIBERE ALE ASPRELOR IERNI RUSEȘTI, SBURĂTORII NOȘTRI DELA VÂNĂTOARE FAC ANTRENANTE PARTIDE DE SKY

MARTIE 1944
NUL III, Nr. 59

LEI 20






Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9. Inmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 10-III-944.

# NEAMUL NOSTRU














...a instalării la bord a unui pilot de vânătoare (S. M. P.)



...antul aviator Marinescu D., lângă avionul grav avariat într'o misiune


...ă a mecanicilor după ce treaba a fost gata

# CRONICA RĂZBOIULUI aerian

de ROMULUS SEIŞANU

## — OPERAŢIILE DINTRE 15 FEBRUARIE — 1 MARTIE 1944 —

In ultimele două săptămâni ale lunii Februarie războiul aerian s'a caracterizat prin continuarea ofensivei aviaţiei anglo-nord-americane împotriva Germaniei şi prin contraofensiva aviaţiei germane împotriva Angliei; precum şi prin intensificarea atacurilor masive asupra obiectivelor — oraşe, sau industriale — militare. Germanii, care au anunţat de atâtea ori că vor aplica represalii englezilor pentru distrugerile considerabile ce le-a cauzat aviaţia lor de bombardament oraşelor germane: Berlin, München, Hamburg, Nürenberg, Wilhelmshaven, Brema, Ems, Augsburg, Regensburg, Köln, Stettin, Frankfurt am Mein ş. a. —; monumentelor lor istorice, artistice şi culturale; precum şi pentru pierderile suferite de populaţia civilă în morţi şi răniţi grav, au început prin executarea unor atacuri aeriene masive la care au luat parte de fiecare raid un număr variabil de aparate între 750 şi 1500, majoritatea lor bombardiere grele. Germanii însă n'au considerat până acum aceste atacuri drept „represalii", cu toate că ele au caracterul de represalii, — în special cele împotriva Londrei, care au avut 2. efectele distructive mult mai mari decât cele din trecut.

Populaţia Londrei a fost desigur surprinsă şi îngrozită de începutul campaniei aeriene germane în scop de represalii, — surprinsă pentru că ea nu se aştepta la o asemenea ripostă când i s'au dat asigurări repetate prin presă şi prin radio, că în urma ofensivei aeriene anglo-americane şi a prelungirii războiului, Germania nu mai dispune de o aviaţie de atac de luptă şi de apărare, capabilă să întreprindă raiduri mari cu caracter de represalii împotriva Angliei şi să-şi asigure supremaţia spaţiului său aerian. Atât de departe a mers propaganda anglo-americană în această privinţă, în cât, nu numai că a sub-estimat valoarea ofensivă şi defensivă a aviaţiei germane, dar a susţinut că aviaţia aliaţilor este pe deplin dominantă pe spaţiul aerian al Europei; iar aviaţia germană în situaţia inferioară în care s'ar găsi — măcar din punctul de vedere numeric — nu este în stare să se măsoare cu ea.

Pe ce şi-a întemeiat propaganda britanică şi nordamericană această afirmaţie — lăsând la o parte scopul ce l-a urmărit prin difuzarea ei în Anglia, în Statele Unite şi în celelalte părţi ale lumii?

Pe declaraţiile conducătorilor aviaţiei respective. Aşa, de ex. generalul american de aeronautică, Arnold, a declarat, că atacurile aeriene ale formaţiunilor de bombardiere nord-americane — mai ales cele îndreptate împotriva regiunei centrale a Germaniei — ar fi provocat distrugeri atât de mari industriei aeronautice germane, în cât ea ar fi fost paralizată în proporţie de 25 la sută. Se înţelege dela sine, că dacă această declaraţie a generalului de aeronautică nord-american, Arnold, ar corespunde adevărului, aviaţia germană ar fi suferit o lovitură destul de grea, de oarece nu se poate atât de uşor şi repede să se completeze cele 25 la sută pierderi...

Aviatorii britanici şi americani nu cunosc situaţia şi desvoltarea industriei aeronautice germane; iar informaţiile căpătate din partea şefilor lor în această chestiune, păcătuesc prin lipsa lor de preciziune.

Industria aeronautică din Germania nu era să fie lăsată în timp de război, la dispoziţia „arosajului" de bombe explozive şi incendiare britanice, sau americane, — ori ale amândurora, fie prin construirea stabilimentelor dela suprafaţă fie prin centralizarea sa într'o regiune sau în apropierea unui oraş, deasemenea industrial.

In această chestiune importantă s'a răspuns din Berlin că industria aeronautică de construcţii germană a fost descentralizată într'o măsură destul de largă şi instalată în diferite locuri, tocmai spre a fi la adăpost şi în siguranţă faţă de primejdiile unor atacuri aeriene.

Dacă această industrie ar fi suferit distrugeri în proporţie de 25 la sută, după cum a spus generalul de aeronautică nord-american, Arnold, ea ar fi trebuit să fi desfăşurat o activitate uimitoare fantastică, pentru a izbuti să producă numărul de avioane necesar spre a completa golul lăsat de pierderea unor construcţii de 25 la sută; sau rezervele de care dispune Germania ar fi înfăluite în mister.

Iată ce a scris revista nord-americană „News Week" despre „surpriza" ce a avut-o opinia publică din Statele Unite în ultimul timp în materie de aeronautică militară:

„Comunicatele asupra pretinselor succese ce le-au avut bombardierele americane împotriva uzinelor germane de armament

sunt exagerate şi au înşelat opinia publică a Statelor Unite. A 8-a armată a aerului a Statelor Unite a anunţat în Aprilie anul trecut, că atacurile sale contra oraşului Brema ar fi distrus 35 la sută din producţia de avioane de vânătoare germane Focke-Wulff. După atacul împotriva oraşului Marienburg s'a pretins că ceea ce a rămas din producţia de avioane de vânătoare germane a fost din nou redus la 50 la sută. Şi tot aşa s'a continuat.

Opinia publică a Statelor Unite trebue să afle acum cu surpriză că, cu toată această propagandă, forţele aeriene germane de la vest dispun de aproape 1000 de vânători mai mult decât acum un an. In cursul atacurilor aeriene împotriva localităţii Harz din nord, armata germană a aerului a lăsat să se vadă într'un mod destul de sensibil forţa sa atacatorilor americani. Vânătorii germani au activat cu o mare rapiditate şi o mare eficacitate pe o linie de luptă ce a depăşit 300 Km., luând înălţimea într'o ordine şi cu o repeziciune aproape de necrezut spre a se arunca concentric asupra bombardierelor americane.

Armata germană a aerului a demonstrat astfel că ea e gata spre a face faţă unei invazii. Ea reprezintă un adversar extrem de puternic. Revista „News Week" spune în concluzie că, cu toată protecţia bombardierelor Statelor Unite de o aviaţie de vânătoare atât de puternică cum nu s'a mai văzut până acum de partea anglo-americană, această protecţie s'a dovedit insuficientă faţă de sistemul de apărare enorm al Germaniei".

Alte scopuri ce le-au urmărit Marea Britanie şi Statele Unite prin ofensiva aeriană împotriva Germaniei au fost, pe deoparte, slăbirea forţei ofensive şi defensive a aviaţiei germane, aşa că atunci când se va efectua invazia în vest, sau la sud, aviaţia anglo-americană să domine spaţiul aerian al Europei occidentale şi centrale şi de altă parte, prin repetatele atacuri teroriste împotriva centrelor urbane germane, să se producă dezagregarea morală a populaţiei acestei ţări, care să atragă după sine şi prăbuşirea rezistenţei forţelor armate germane.

Nici unul nici altul din aceste scopuri nu pot fi atinse, căci s'a dovedit prin reînceperea ofensivei aeriene împotriva Angliei, că aviaţia germană este puternică şi dispune de spiritul ofensiv, după cum mijloacele de apărare antiaeriene ale Germaniei sunt acum mai întinse şi perfecţionate; iar moralul populaţiei civile în loc să fie în scădere din cauza atacurilor teroriste, dimpotrivă el este ridicat în sensul întăririi spiritului de revanşă şi al solidarităţii naţionale.

Deaceea presa engleză a schimbat tonul şi a început să recunoască greşala ce s'a făcut în Anglia de a exagera efectele ofensivei aeriene anglo-americane împotriva Germaniei, Ziarul „Daily Telegraph" a scris că primul obiectiv strategic ce ar fi trebuit să-l atingă această ofensivă în stil mare este distrugerea potenţialului aerian german, — ceea ce însă nu s'a realizat. Presa engleză şi americană au crezut că raidurile efectuate de formaţiuni de bombardiere grele cu trei şi patru motoare, protejate de avioanele de vânătoare deasupra solului Germaniei şi aruncarea a zeci de mii de tone de bombe explozive şi incendiare asupra oraşelor acestei ţări vor contribui la scurtarea duratei războiului.

Declaraţiile pe care le-a făcut însă d. Churchill, primul ministru al Marei Britanii, în Camera Comunelor, privitoare la continuarea războiului în cursul acestui an şi poate şi în cursul anului 1945, au chemat la simţul realităţii pe acei optimişti ce au crezut într'o apropiată „decisivă".

Pe frontul oriental din Europa aviaţia germană şi cea română au desfăşurat o întinsă activitate în zona centrelor de gravitate de la Krivoirog şi Kirovograd, împotriva formaţiunilor de luptă şi în special a coloanelor blindate sovietice oferind un sprijin preţios trupelor germane angajate în bătălie. In celelalte centre de gravitate de la nord de Rogacev, Vitebsk, nord-vest de Nevel, Pskow şi Narva, aviaţia germană deasemenea a desfăşurat o mare activitate, doborînd un număr însemnat de aparate inamice.

Aviaţia sovietică vrând să facă o presiune asupra Finlandei, a atacat în valuri succesive Helsinki, capitala acestei ţări, în tot cursul nopţii de 26 Februarie. In Pacificul central s'au dat lupte aeriene deasupra bazelor japoneze dela Rabaul, Truk şi a celor din arhipelagurile Marshall, Caroline şi Mariane.

**CONFERINŢA „SBURĂTORII ROMANIEI" ŢINUTĂ DE D. COMANDOR AVIATOR AL. DEMETRESCU, DIRECTORUL REVISTEI NOASTRE, LA BRAŞOV, IN CADRUL ASOCIAŢIEI CULTURALE „ASTRA", VA F. REPETATĂ LA CERERILE RESPECTIVE IN ORAŞELE SIGHIŞOARA SIBIU ŞI MEDIAŞ IN CURSUL LUNEI MARTIE A. C.**


O formaţie românească de Stuka, spre inamic (S. M. P.)


Spre inamic (S. M. P.)


Clipa decolării (S. M. P.)

# Aripi r


Comandantul unei flotile de vânătoare studiind ordinele şi dând dispoziţii în consecinţă
(S. M. P.)


De pază pe coastele Crimeii
(S. M. P.)


Încălzirea motoarelor pe un aerodrom românesc în răsărit
(S. M. P.)


Un masaj cu zăpadă al feţii este înviorător înainte de misiune
(S. M. P.)

Alimentarea vânătorilor
(foto P. Burianu)


Comandantul unui grup de bombardament întors din misiune
(S. M. P.)


O luptă... terestră cu givraj!
(S. M. P.)



## mânești în luptă



Pilotul bombardierului gata de decolare
*(S. M. P.)*



Adjutantul aviator Tiberiu Vinca după una din glorioasele-i misiuni
*(S. M. P.)*

misiune, corvorbiri animate și ample explicațiuni
*(S. M. P.)*

In sala de mese a A. S. A. M.-ului conducătorii intreprinderii dând cuvenitele explicaţii vizitatorilor





Cercetând instalaţiile ultra-moderne ale bucătăriei



In dormitorul căminului de ucenici



Excelenta sală de mâncare a intreprinderilor A.S.A.M.



D. General aviator C. Mincu, Directorul General al A.S.A.M.-ului dând cuvenitele explicaţiuni d-lui Ministru Enescu

# Realizările

## SOCIALE ALE

## INTREPRINDERILOR A. S. A. M

*Una din intreprinderile organizate in mod exempla din punct de vedere social muncitoresc este A.S.A.M. Atelierele acestei fecunde intreprinderi aviatice sun de construcţie cu totul modernă şi prevăzute cu to ceeace este trebuincios unei înlesniri a vieţii muncitoreşt. Atelierele sunt înzestrate cu cantine şi bucătării de ce mai modern tip, cu băi, cu sală pentru festivităţi, c cămin model pentru ucenici, cu terenuri şi echipament pentru toate sporturile.*

*La vizita făcută recent la aceste intreprinderi de căt d. Ministru al Muncii I. D. Enescu şi de d. Secreta General al Ministerului Ştefan Petrescu, vizitatorii a felicitat călduros pe conducătorii A.S.A.M.-ului pentr felul în care au înţeles să aplice legislaţiile social muncitoreşti.*

*C.*

(Foto T. Constantinescu)



Vizitând vastele ateliere ale intreprinderii



# SUBLOCOTENENTUL AVIATOR SIXTUS NICOLAE MAXIM

*Ighiu, jud. Alba, la 18. II - 1944*

Mult stimate Domnule Redactor,

*In ziua de 4 Februarie c. am primit medalia „Crucea de aur cea mare" „Ord. V. A. Cl. Cr." a fiului meu sublocotenent aviator Sixtus Nicolae Maxim „dispărut" în exercitarea misiunei pe frontul răsăritean în Rusia, de unde nu s'a mai reintors.*

*Cu ocazia aceasta îmi țin de datorință a vă înainta fotografia lui, pentru a o reproduce în mult-prețioasa D-stră revistă „Aripi Românești", — bineînțeles, dacă îl învredniciți.*

*Imi permit a nota, că numitul mai ocupă încă, în revista d-stră „Anul II Nr. 37" la data de 25 Martie 1943 sub titlu glorios „Sublima Jertfă", însă chipul lui nu se prea poate descifra îndeajuns. Pentru a-l reproduce cum numai d-stră știți, ca să servească pentru viitor ca exemplu de vitejie, pe cum în adevăr și este, vă înaintez poza lui răușită.*

*Spre orientare îmi permit a nota, că a studiat ca bursier în tot timpul la „Liceul Mihai Viteazul" din Târgu-Mureș unde cu ocazia cercetării Liceului din partea Maiestății Sale Mihai ca elev — și El — fiul meu Sixtus a fost designat de Corpul Profesoral să-l însoțiască în timpul său liber; — iar când a devenit ofițer, din prima lui leafă ne-a cumpărat atât mie ca tată, cât și mamei sale stofă, de câte un rând de haine, — deosebit mi-a plătit și foaia zilnică „Tribuna" pe timp de un an — înainte; — ca să ne arate că știe că i-am dat o creștere deosebită, iar Patriei cu expunerele lui cutezătoare, vitejești, — că n'a luat bursa în zadar și că;*

*în inima lui nobilă înflorești floarea recunoștinței!*

*Să mă scuzați mult stimate domnule Redactor, dar nu mi-i ținta să-mi laud fiul, ci atât doar, să leg în piele — scumpa d-stră Revistă anuală, în care ocupă fiul meu viteaz-subtitlul glorios „Sublima Jertfă" și apoi se-i așez pe amintirea aceasta sfântă, Crucea de aur, trimisă de Maiestatea Sa bun.*

*Atât stimate domnule Redactor, atât vă rog.*

*Sunt bătrân, de 70 ani; când îmi scrieți de retrimeterea fotografiei, să nu afirmați că ar fi mort; lăsați-mă să mai trăesc cu speranța: atât doar mi-a rămas.*

*Mâna îmi trămură, din ochi îmi curg lacrimile... nu mai pot...*

*Dumnezeu să vă binecuvinte,*

*EMIL MAXIM*

*notar pensionat*

*ca tată*



# MEDALIOANE



## SERG. TRĂGĂTOR BURCĂU GHEORGHE

A căzut în lupta îndârjită contra hoardelor roșii în ziua de 6 Februarie 1944, cu întregul echipaj pe care l-a iubit așa de mult și de care nici moartea nu l-a putut desparte.

Era fiul unui vrednic gospodar din comuna Talpaș, județul Bihor, mic de statură, cu ochii albaștri cu cari scruta întinsul cerului pândind vânătorul cutezător inamic, căruia îi plătea îndrăsneala totdeauna cu o rafală de gloanțe bine țintite.

Işi iubea mult mitraliera de care era îndrăgostit, pe care o strângea la pieptul lui după fiecare victorie, sau când îl ajuta să scape din situațiile grele.

A stat pe front ca trăgător aerian, din prima zi a războiului până în ziua în care a căzut, fără să-și părăsească o clipă echipajul cu care a înscris cele mai frumoase pagini de glorie.

A fost rănit de două ori și a avut peste 90 de misiuni la inamic.

Este purtătorul Crucii de Aur a Virtuței Aeronautice și a Crucii de Fier.

Cei care l-ați iubit, fiți mândri de el, căci a știut pe deplin să-și facă datoria. Faptele lui vor fi mângâierea voastră: mândria și amintirea noastră!

Adjutant
MIHAI
GHEORGHE

Autorul articolului.





# Un grup de bombardament GREU

de Cpt. av. Dem. Ben. Cârâc

Puţini cunosc, dacă pot fi aşa numite, misterele unui Grup de Bombardament. Cercetătorul, ori care ar fi el, pentru a le pătrunde, trebue să trăiască atmosfera de aerodrom, cu miros de benzină, praf de puşcă şi cu imensele piramide de bombe, alături de giganticele bimotoare în lumea de mecanici şi artificieri şi numai atunci îşi va da seama ce înseamnă munca, lupta şi abnegaţia.

Pe frontul de Est, încă dela 1 August 1943, în conlucrare cu eroica aviaţie germană, se află în plină luptă un Grup de Bombardament Greu românesc.

Acest grup de bombardament greu, oţelit în arta războiului încă din cele două campanii trecute, când a purtat cu cinste tricolorul românesc pe cerul înnourat al Basarabiei, Odesei, Sevastopolului şi al Stalingradului, astăzi pe frontul dela Mius, Isium şi Melitopol în cea de-a treia campanie, dovedeşte din plin încrederea Comandamentului German care l-a citat în nenumărate rânduri în comunicatele oficiale, aducând prin aceasta alături de vânătoare şi asalt, gloria aripilor româneşti.

Bombardamentul greu, manifestând omogenitatea şi masa, a făcut ca acest Grup de Ju. 88 să se impună prin isbire cu sutele de mii de kilograme de bombe lăsate precis acolo unde aglomerările de trupe şi material încercau să creeze dificultăţi frontului, trecând pe planul doi abnegaţia şi eroismul echipajului, ce au înfruntat nu odată ci cu fiecare dată puternicele reacţiuni de A.c.A. ori vânătoare inamică.



### VULTURII DIN INIMA CARPAŢILOR

S'ar părea că băieţii aceştia, cu zâmbetul veşnic pe buze, cu pieptul plin de înalte distincţii, sunt plămădiţi dintr'un aluat de supra-om, deoarece, după trei ani de luptă continuă, astăzi, ca şi în prima zi, toţi cer cu insistenţă de a pleca în misiuni sfidând pericolul şi dând de lucru Comandanţilor de escadrile care sunt obligaţi să recurgă la tragere prin sorţi, pentru a-i împăca şi satisface. Şi cu toate acestea, aceşti pui de vulturi din inima Carpaţilor nu's altceva decât oameni ca oricare, animaţi însă de un elan şi o abnegaţie demnă de istoria trecutului şi cinstirea viitorului.

Elanul şi simţul datoriei fac pe Lt. Jan Rădulescu, decan al misiunilor şi Cavaler al Ordinelor „Mihai Viteazul" şi „Virtutea Aeronautică", ori Lt. Georgescu Gheorghe, Lt. Marinescu Eugen, Cpt. Mogâldea şi Lt. rez. Vignali Petre, toţi deasemeni Cavaleri ai Virtuţii Aeronautice şi luptători din vechea gardă, să se „înfigă" la misiuni, în aceiaşi măsură cu cei mai noi veniţi, entuziaşti şi dornici de a-şi face datoria cum sunt: Cpt. Schmaltz, Cpt. Sculi Dorin, Lt. Boian, Brezeanu, Oancea precum şi bobocii de sublocotenenţi Taraze, Mazilu, Trandaf, Gheorghiu, Iliescu, cărora încă nu le-a înflorit mustaţa, dar care dovedesc cu prisosinţă maturitatea elanului.

Dacă s'ar putea spune că o misiune de bombardament este sinonimă cu o plimbare de plăcere aeriană, atunci cei ce nu cunosc războiul ar putea justifica în felul lor elanul şi simţul datoriei ca un simplu şi banal fel de manifestare vitală.

Cum însă niciun echipaj nu are tristeţea de a spune că în decursul misiunei n'a întâlnit vânătoare inamică sau reacţiuni de A. c. A. se înţeleg dela sine senzaţiile tari din viaţa unei eşiri la inamic şi că aceste senzaţii, oţelind echipajele, fac o diferenţiere vizibilă între cei ce fac războiul şi cei ce nu-l cunosc.

Cât sunt de dure misiunile de bombardament se poate vedea din cele câteva exemple ce am să le dau, alese la întâmplare din sutele de misiuni ale grupului,



## FAPTE DE ARME

Cazul patrulei Cpt. Ioan Gheorghe când cu vânătoarea inamică în spinare care i-a interceptat înainte de obiectiv, a persistat să ajungă la ţintă susţinând lupta aeriană cu un număr mult mai mare de vânători, reuşind până la urmă să isbească obiectivul în plin cu toate bombele şi la urmă să degajeze cu întreaga patrulă ciuruită de gloanţe putând însă, la aterizare, toţi băeţii să raporteze zâmbind scurta dar semnificativa frază: „Domnule Comandor, misiunea a fost îndeplinită în foarte bune condiţiuni".

Ori cazul patrulei Cpt. av. Stroici care, înainte de obiectiv întâlnind un baraj foarte puternic de a.c.a., trece prin el cu măestria pilotului încercat, învăluit din toate părţile de exploziile nemiloase ale proectilelor, bombardează ţinta aducând bolşevicilor pagube imense atât în materiale cât şi în proectilele ce au fost trase fără măcar să-l atingă.

Sau cazul escadrilei „Zoro" care trecu prin vânătoare şi a. c. a. nedând atenţie celor câteva găurele în ampenaj şi care se întoarce la aerodrom cu întreaga formaţie, trăgând şi o defilare de paradă pe deasupra postului de comandă, pentru ca în urmă la raport comandantul ei să spună zâmbind: „Domnule Comandor, misiunea îndeplinită, bolşevicii au avut ghinion..."

Poate fi oare alt exemplu mai semnificativ decât acela când însuşi Comandantul Grupului Dl. C-dor av. Giossanu, în fruntea întregului Grup, ca un stol de păsărele, sfidând reacţiunea inamică de vânătoare şi a. c. a. merge ţintă la obiectiv, pedepseşte cum se cuvine cu o enormă cantitate de bombe pe acei cari în temporara lor înaintare credeau că nu au să poată fi opriţi şi apoi, cu întreaga formaţie ca şi cum nu ar fi venit din misiune şi nu ar fi fost atacaţi de vânătoare, defilează în văzul întregului personal german de pe aerodrom, ca la paradă într'o formaţie atât de strânsă de credeai că avioanele sunt legate unele de altele.

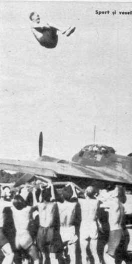
## MECANICII ŞI MANUITORII DE BOMBE

S'ar putea înfăţişa numeroase fapte de arme ale celor ce constituesc eroicul Grup de bombardament greu care corespund tot cu atâtea eşiri la inamic; mă opresc însă aici pentru a evidenţia şi aportul incontestabil valoros al celor cari, printr'o muncă neîntreruptă, menţin în bună stare de funcţionare, enormele păsări metalice: sunt mecanicii şi mânuitorii de bombe. Fără de ei şi fără de şeful lor, Lt. Ing. rez. Folţer Aurel, sburătorii ar fi ca nişte vulturi cu aripile tăiate.

Aceşti specialişti cari au uimit chiar pe profesorii lor, maiştrii germani, au în ei atâta putere, încât nu dau satisfacţie artileriei şi vânătoarei inamice să poată spune că au făcut indisponibil unul din avioanele noastre. Datorită şefului lor, inginer constructor în civilitate îndrăgostit însă până la entusiasm de aviaţie şi sbor, s'a realizat de către mecanici un record de muncă în stare să uimească orice fabrică de specialitate.

Pentru a arăta râvna Lt-ului Ing. rez. Folţer pentru sbor, este suficient de a spune că s'a urcat pe furiş într'un avion pentru a-şi da seama personal de efortul ce se cere materialului şi, la Isium, cu mâinile încleştate pe mitralieră, a dus lupta cu vânătoarea inamică trăgând clapa şi bolşevicilor şi Comandantului său, care era în aceeaşi formaţie, dar ştiind apoi — ca un specialist — ce trebuie să facă spre a se duce la bun sfârşit o misiune, sburătorii de meserie ai grupului.

Coeziunea între echipaje pe de o parte, precum şi munca şi înţelegerea mecanicilor pe de altă parte, cu un elan neprecupeţit din partea tuturora şi cu un Comandant care în misiuni este egal cu cel mai tânăr observator, Grupul acesta de bombardament greu păşeşte hotărît pe drumul aspru dar sigur al victoriei, clădind zi de zi, prin omogenitatea lui, graniţele senine ale cerului românesc.


Sport şi vesel[...]



# NOTE LITERARE

**• Nicolae Roşu: Destinul ideilor**

In colecţia „Scriitorii Români Contemporani" editată de Fundaţia Regală pentru Literatură şi Artă, d. Nicolae Roşu, unul din cei mai vehemenţi cronicari literari actuali, a adunat sub titlul „Destinul ideilor" o serie de eseuri parte publicate în revistele literare, în ultimii ani.

Cartea se împarte în trei masive cicluri: Probleme de idei, Atitudini şi Perspective Româneşti şi desbate, cu o pană de maestru, problemele de cultură cele mai acute ale timpului nostru.

**• Niculae Th. Ionniţiu: Istoria Editurii Româneşti.**

Unul din cei mai încercaţi editori români, d-l Niculae Ionniţiu, directorul institutului de editură „Cartea Românească", a făcut să apară un elegant şi instructiv volum asupra începuturilor şi desvoltării tiparniţelor româneşti. Bine informat, autorul ne pune la dispoziţie un material documentar care interesează deopotrivă pe toti iubitorii de slovă românească tipărită.

**• George Dorul Dumitrescu: Oraşul" din Amintire.**

Este Chişinăul vremurilor dinainte de ruinele actualului război. Cartea d-lui George Dorul Dumitrescu, caldă, evocativă, ne aminteşte de marele oraş românesc al tinereţii domniei sale şi a noastră.

Scrisă într'un stil propriu autorului, cartea ne dă una din cele mai literare biografii a pământului românesc.

O recomandăm cititorilor noştri pentru frumuseţea limbei şi pentru emoţia cu care se citesc paginile,

**• Ion Sofia Manolescu: Intâlnirea cu Focul.**

Poetul Ion Sofia Manolescu, a îmbrăcat haina kakie a bravei noastre oştiri şi a luptat în prima linie. Pentru poet, războiul este o amarnică — şi totuşi cât de necesară! — experienţă de viaţă. Rodul acestei experienţe este volumul atât de sugestiv intitulat „Intâlnirea cu Focul". Iată întâlnirea aceasta, descrisă în versuri simple şi sugestive.

*Se'ncinge un joc de rachete...*
*Mi-s buzele arse de sete.*
*Cad schijele 'n talgerul lunii*
*Ca'n apele nepţii lăstunii.*

*Pământul năuc se învârte,*
*Aruncă din oameni ciosvârte*
*Şi moartea e beată de sânge*
*Şi râde cu hohot şi plânge.*

**• Madelon Lulofs: Cauciuc, roman.**

In editura care publică cele mai elegant tipărite cărţi - este vorba de „Publicom" — a apărut romanul olandezei Madelon Lulofs „Cauciuc".

Cartea este plasată, ca acţiune în marile plantaţii de cauciuc din Indiile Olandeze şi se desfăşoară într'un ritm antrenant şi cuceritor.

Romanul „Cauciuc" vine să completeze în mod fericit seria traducerilor în româneşte de real folos pentru cititorii noştri.

# PREZENTĂRI PLASTICE

**• D-RA VIORICA ANA IONESCU ESTE UNA DIN TINERELE NOASTRE TALENTE IN ACCENTUAT PROGRES. ULTIMELE EXPOZIŢII DIN SALA „UNIVERSUL" O ARATĂ EVOLUATĂ PE LINIA UNEI ATITUDINI DE ARTĂ DIN CE IN CE MAI PERSONALĂ.**

**• IN SALA ATENEULUI, EXPUNE PICTURA D. PANTELI-STANCIU. EXPOZIŢIA EXCELEAZĂ PRIN INTERIOARELE DIN MEDIUL RURAL ŞI PORTRETELE MINUNAT ISBUTITE.**



Viorica Ana Ionescu: Fetiţă.



I. Panteli-Stanciu: Interior rural.



# NOTE TEATRALE

**S**TUDIOUL Teatrului Național a montat premiera piesei d-lui Soare Z. Soare „Tragedia inimii" cu o distribuție fastuoasă și cu nici mai mult nici mai puțin... 11 tablouri.

In rolul principal al marelui avocat și donjuan, Alexandru Răsvan, unde fusese greșit distribuit d. George Vraca și care s'a retras la timp, ca și din piesa d-lui Camil Petrescu („et pour cause"), — a jucat d. N. Bălțățeanu cu o autoritate splendidă. Frumoasă și elegantă, d-ra Mariette Deculescu în rolul soției lui Răsvan, pentru care, până la urmă, acesta se va sinucide.

Lucrarea este slabă și sincopată de prea multe căderi de cortină. Totuși — un spectacol care va fi căutat în special de publicul feminin pentru toaletele d-rei Deculescu care sunt, într'adevăr, bogate, și pentru fastul regiei. O piesă la care regisorul Soare Z. Soare i-a fost de un folos complementar autorului Soare Z. Soare.

*

După succesul obținut cu „Jean de la Lune" (mare succes pentru d. Florin Scărlătescu și d-ra Cella Dima) și „Rigă, două Dame și un Valet" (cu d-nele Bulandra și Natașa Alexandra) Teatrul Municipal a trecut o premieră de prestigiu pentru maestrul Ion Manolescu. — Indiferent dacă melodrama „Nu sunt vinovat" a lui Chiarelli are scheletul șubred, piesa interesează prin aceea că ne-a dat prilejul să-l revedem pe marele nostru actor. Păcat însă că, alături de dânsul, n'am putut vedea decât pe d-na Lili Popovici (dela Național), restul distribuției fiind copleșit de forța dramatică a marelui Ion Manolescu.

Regia d-lui Zirra, slabă — dar succesul de premieră mare — ca un omagiu adus interpretului principal.

*

D. Camil Petrescu este unul din cei mai subtili, variați și intelectuali scriitori ai noștri.

In teatru, ca și în toată activitatea d-sale, a fost cu deosebire discutat. Adevărul final al acestor desbateri cade în favoarea d-lui Camil Petrescu care este un semănător de probleme, un dialectician.

„Iată femeia pe care-o iubesc", recenta sa comedie reprezentată cu succes la Teatrul Național, va relua fenomenul petrascian din nou în discuțiune.

Lucrarea este una din cele mai bine realizată de literatura noastră dramatică și, pusă în scenă într'un cadru grandios, a prilejuit d-nei Elvira Godeanu, care interpretează un dublu personaj, după un an de inactivitate, unul din cele mai strălucitoare triumfuri ale stagiunei.

Joacă, cu talentul lor verificat, d-nii N. Bălțățeanu, Alexandrescu, Fl. Scărlătescu (o bună schiță) și d-nele Mariette Sadova, Kitty Gheorghiu, etc.

B.



„Năpasta" lui Caragiale, dela stânga: I. Iliescu, T. Ciocâlteu, Eliza Petrăchescu, C. Neacșu, G. Calboreanu și I. Radu.



Un document: Jean Atanasiu, Nae Secăreanu, Zalevsky, Dinu Bădescu și Șerban Tassian în „Aida".



Dans românesc



Pe prispă



Interior românesc

(Foto: Stachelscheid)

# Camera Adjutanților

desene de GION
text de Adj. av. MIHAI GHEORGHE

## IN MIJLOCUL PILOȚILOR UNUI GRUP DE BOMBARDAMENT

INTR'O cameră mare, o fostă clasă de școală, amenajată de tinerii noștri sburători, stau îngrămădiți în jurul unei sobe, care cu toată lăcomia cu care înghi.e cărbuni, nu poate învinge frigul.

Camera este de altfel drăguț amenajată. Fiecare și-a pus lucrurile în așa fel ca să-și creeze un colț atrăgător. Din geamantane și cutii și-au construit noptiere, măsuțe, scaune, aproape tot confortul. Este foarte curios cum acești oameni știu să-și aranjeze lucrurile și ori cine ar veni în mijlocul lor se simte foarte bine. Intr'un colț văd patru paturi lipite caracteristic și în mijlocul lor unul mai scurt mi-a atras atenția. Am întrebat al cui este și unul din cei mulți din jurul meu mi-a răspuns cu multă voie bună. „Este patul Adj. Petcu, în dreapta lui stă Adj. Mihai, în stânga Dimitriu și Nicu Cojocaru".




Lângă patul Adj. Mihai stă o ladă mare cu „Biblioteca", pe care este pus un mic aparat de radio, care, cu muzica lui adulmecată din spațiu, aduce spulberarea gândurilor și face legătura cu cei din țară. In fața lui — pusă cu grijă într'o ramă — se află fotografia soției lui cu surâsul pe buze; privesc spre patul lui; în acelaș geam văd o altă poză mică; un copil cu mâinile ridicate, parcă așteaptă să-l ia de gât râzând! La capul patului, o iconiță de lemn. In partea cealaltă stau Nicu și Dimitriu, camarazi din aceeași promoție, prieteni buni. Vechii sburători ai Grupului. Au luat parte la toate campaniile. Numără cele mai multe ieșiri pe Grup. Nu se pot afla unul fără altul. După terminarea campaniei a doua, Cojocaru a fost oprit în țară; nu a avut astâmpăr până nu a venit și el lângă ceilalți.

Camarazi de școală, sunt pe front din prima zi a războiului; au luat parte la toate atacurile Grupului, începând din Basarabia până la Stalingrad și mai departe. Cojocaru și Petcu, cei mai încercați piloți din Grup, fiind cei mai mult doborîți de a. c. a., au înfruntat cele mai multe lupte aeriene. Cojocaru fiind de două ori rănit grav, reușește mereu să-și salveze echipajul și avionul.

Dimitriu, cel mai iubit Adjutant din Grup, nu numai de către camarazii lui, ci chiar de ofițeri. Este acela care are grijă de toți; este cu popota, dar nu se lasă mai prejos; rândul lui este rând. Pleacă și își menține plasamentul pe grafic între cei cu cele mai multe ieșiri.

El este cel care adună totdeauna vânătoarea inamică și în coadă cu 5 sau 10 vine acasă, de multe ori cu un motor.

Adj. Mihai, singurul căsătorit dintre ei, mai rezervat, se ține de rând și mereu în extrema lui Nicu înscrie câte un băț pe grafic.

Un reporter s'a apucat într'o zi să le facă socoteala câte bombe au transportat la inamic și a găsit că toți patru au ajuns la greutatea de peste un milion de kilograme bombe, care fac cam peste o sută vagoane, transportate în cel puțin trei trenuri.

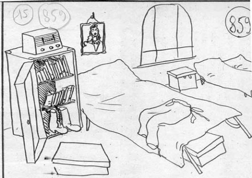
Au consumat benzină peste 700.000 litri, au sburat efectiv 1200 ore în misiuni. Au efectuat pe front peste 23 luni, deci cam 690 zile. Dacă am face socoteala câte proectile au tras Rușii cu a. c. a. și vânătoarea, am da peste niște cifre astronomice.



Au următoarele distincțiuni: în prima campanie, Virtutea Aeronautică, Crucea de Fier, Serviciul Credincios.

In a doua campanie: prima baretă și a doua, Crucea de Fier cl. I.

In a treia campanie: au fost propuși la Virtutea Aeronautică Clasa Cavaler, Virtutea Militară.




Un mic spaţiu desparte un mic şir de paturi. In primul rând stă Adj. Şef Zaharcu, cel mai bătrân, vorbeşte foarte rar şi foarte repede. Este un pilot încercat; a fost de multe ori doborît şi a fost incendiat de trei ori. Urmele lăsate se cunosc, sunt vizibile pe nasul, care odinioară se prezenta destul de mare.

Numără şi el peste 70 de misiuni la inamic.

Vecin de pat cu Adj. Major Teodosiu C-tin, unul din cei mai buni piloţi ai Grupului şi căruia îi face cinste. Un luptător, un sburător de elită, cu un curaj demn de remarcat, este unul care nu se teme de luptele aeriene, cu toate că avionul lui este un greu bombardier.

Prin manevrele iscusite, prin antrenamentul pus la punct, a reuşit totdeauna să-şi scape echipajul, avionul şi chiar să-l doboare pe temerarul vânător inamic, care din prea mult avânt s'ar fi apropiat de el. Ia parte la luptă din prima zi a războiului. Poartă Ordinul Virtutei Aeronautice şi Crucea de Fier Clasa I. — Mai departe de el, pe lângă celălalt perete, un nou şef de paturi în fruntea cărora stă Adj. Maj. Dincă Marin. Nu se simte deloc bine în locul prea strâmt al Ju. 88. Face parte din elita piloţilor Grupului, care, împreună cu Adj. Major Angelescu, sunt din cei mai vechi piloţi şi dintre întemeetorii acestui Grup. Primul cântă din multe instrumente, al doilea are o voce plăcută. Au fiecare peste 80 de ieşiri la inamic; sunt aceia care alungă câteodată cutele de pe faţa camarazilor. Dincă, cu un noroc fenomenal, în contrast cu Angelescu, se completează amândoi atât pe teren cât şi în aer. Dincă a început o cură de slăbire, mănâncă şi porţia lui Angelescu, care în schimb bea întotdeauna ce este al lui Dincă.

Urmează caracteristicul Adj. Milea căruia i se zice „Mandea".

Nedespărţit de câinele lui favorit, Flaicon, care de multe ori când pierde drumul spre cantonament, îl conduce acasă. Este un sburător bun, îi place mult atacul în picaj. A fost, înainte de a veni la Grup, la avioanele greoae de transport, de unde păstrează amintirea multor fapte pe care le povesteşte cu haz. Este un colecţionar al instrumentelor muzicale, nu-i lipseşte nici trombonul cu care sună deşteptarea. Are peste 80 misiuni; este posesorul Virtuţii Militare şi Aeronautice. Are o mare dorinţă: să obţină Crucea de Fier şi după război să devină un mare agricultor. Pentru acest lucru, dacă ar putea, ar remorca un tractor de avion, pentru a-l transporta în ţară în satul său natal.

Lângă el este aşezat patul Adj. Marinescu care împreună cu Adj. Bălan făceau parte, înainte de a veni în acest Grup, din Grupul 4 Loos, unde speră să se reîntoarcă. Sunt băieţi foarte liniştiţi, scriu în fiecare zi acasă.

Urmează un nou şir de paturi; sunt ale stagiarilor. Băieţi tineri care fac parte din acest Grup numai din anul acesta. In fruntea lor stă Costa, un tânăr din părţile Bihorului, dârz şi dornic de sbor, după care urmează Blăjan din Blaj. Cântă frumos; e veşnic îndrăgostit. Urmează al treilea, Nichitescu, căruia îi place să umble cu remorca după el. Şirul se închee cu Adj. Major Oprea, specialist în situaţii şi raporte şi Adj. Major Duţă, căruia nu-i place aşa de mult să se scoale prea de dimineaţă, în schimb după masă sboară foarte des. Ii place timpul noros şi vremea proastă, pentru a se afirma că-i pilot bun.

Ultimul, într'un colţ, stă Adj. Vârjoghe, care din economie poartă un singur bocanc. Poartă Nr. 46. Nu-i place deloc vânătoarea inamică pentrucă i-a făcut un cucui mare în cap şi i-a cam dat foc...

Am stat în mijlocul lor două zile, cele mai frumoase petrecute vreodată în mijlocul camarazilor. Mi-au plăcut felul lor de a fi, dorul lor de luptă şi faptele lor care le fac cinste. Pe frunţile lor descreţite nu se vedea nicio umbră; veselia şi muzica domnesc în camera lor. Cei din jurul lor, prinşi în acest vârtej, uită că sunt pe front şi se prind în acest angrenaj al veseliei care-i face mai dârji în luptele ce poartă, acolo, pentru Patrie şi Neam.

*Adj. av. MIHAI GHEORGHE*








# 102 VIC

Cu toată zăpada care a așternut un covor alb ca de vată pe terenul de vânătoare, activitatea este în plin elan la Grupul acesta care numără 102 victorii aeriene.

1. Avioanele, aliniate ca la paradă, așteaptă — pregătite de mecanici — să decoleze la prima alarmă. In sala piloților e liniște și cald, iar cei cari nu sunt în alarmă și-au suflecat mânecile pentru o partidă de șah.

2. *Lt. Posteucă Gh.*, comandantul unei escadrile — urmărit atent de camarazii lui, se pregătește să ia adversarului un pion. Este un jucător de șah tot atât de bun pe cât este un pilot de elită. Așa cum arată acum, desbrăcat din rigiditatea uniformei, nu și-ar putea da seama nimeni că omul acesta liniștit a trecut prin situații grele. La Bulgărica a trebuit să înfrunte o formație de 12 Rata.

— „O luptă fantastică, pe viață și pe moarte, care — deși a durat 15 minute — sfertul acesta de ceas mi s'a părut o veșnicie".

Lt. Posteucă, cu trei răni și 104 găuri în avion, s'a întors totuși la Bază, cu camarazii săi.

Sau la Stalingrad, unde a aterizat între linii, angajându-se pentru avionul și viața sa, un violent schimb de artilerie între bateriile germane și cele sovietice. După ce și-a distrus aparatul, s'a târît pe burtă până în liniile amice.

— Șah! și partida s'a terminat...

3. Pe aerodrom, echipagiile din alarmă se antrenează făcând ski. Este o vreme splendidă și toată lumea se bucură de razele optimiste ale soarelui.

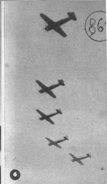
4-5. In liniștea însorită a acestei dimineți calme de iarnă, o sirenă și-a svârlit glasul ei ascuțit, ca un bumerang de alarmă.







5



6

# TORII

text de ION BĂLEANU

foto serg. t. r. SCHEESER HORST

Toţi băieţii au alergat la avioane.

Mecanicii au scos husele şi învârtesc la elice.

Piloţii îşi prind curelele de paraşută.

Comandantul Escadrilei, lt. Dumitrescu Mircea, urcă în carlingă cu surâsul pe buze — ca totdeauna când a pornit la luptă, încrezător în puterea de foc şi de manevră, şi în norocul camarazilor săi.

6. Unul după altul, avioanele au decolat şi şi-au luat locul în formaţie. Pe cerul sticlos de iarnă, aparatele noastre au înscris un unghi obtuz de cocoare rapide şi gata de luptă.

7. Misiunea s'a terminat şi piloţii s'au întors cu toţii la bază. Comandantul Flotilei a venit în întâmpinarea lor şi le ascultă, într'o atmosferă de unanimă bună voie, impresiile.

Sunt în acest Grup de vânătoare care a scos până acum în luptă, aproape 3000 de avioane, culegând 102 victorii — vânători temerari şi încărcaţi de glorie, alături de alţii mai noui, dornici de a-şi face datoria cu prisosinţă.

Comandantul Grupului, cpt. Vizanti — care are 4 victorii la activul său, în peste 50 misiuni —este unul din cei care au luptat cu curaj pe cerul Odesei. Atacat, într'o luptă cu un adversar de 4 ori mai numeros, de două avioane sovietice, a trebuit să execute o gamă întreagă de acrobaţii pentru a se salva, aducându-le în tirul camarazilor săi de patrulă, adj. Nicola şi adj. Niculescu. In ziua aceea — 3 avioane roşii nu s'au mai întors la bază: cele două avioane agresoare doborîte de adjutanţii din patrulă şi un bombardier distrus de tunurile dela bordul avionului cpt. Vizanti. Adj. Nicola are 7 victorii şi între ele şi un patrumotor cu care, ce e drept, a avut mai mult de furcă până l-a doborît.

Şi ca aceştia sunt mulţi în Grupul acesta de vânătoare care totalizează cifra jubiliară de 102 victorii aeriene, ceea ce constitue gloria piloţilor vechi şi stimulentul celor noi. Intre unii şi ceilalţi, punte de legătură e sufletul lor larg cât imensitatea cerului.

8. La sala piloţilor s'a început o nouă partidă de şah. Afară, motoarele şi-au tras iarăşi husele pe urechi şi nu se mai aude decât scârţâitul lung şi plăcut al skiurilor pe zăpadă...

Şi ziua a trecut cu un singur accident: unul din piloţi şi-a rupt pantalonul la ski, iar elevul-adj. Barbici se pregăteşte să-i dea primele ajutoare.



7



# O „mare putere" a navigației aeriene

Nimeni, de sigur, n'ar fi putut bănui acum treizeci și ceva de ani, care va fi diferența dintre avionul lui Bleriot, cu care stabilea faimoasa performanță a trecerii Canalului Mânecii, și uriașul hangar sburător de azi Me. 323. De asemenea nici vitesa avionului lui Vlaicu, cu toate că și în vremea aceea se stăruia în realizarea unui spor meritoriu de iuțeală, nu putea năzui la țintirea viteselor stratosferice de acum.

Marea rază de acțiune a sborului cu avionul și mai ales sporirea capacității de transport va înlesni în mod considerabil schimbul de mărfuri pe distanțe mari într'un timp incomparabil mai scurt decât cu oricare alt mijloc.

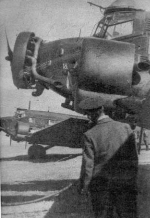
Importanța ce se atribue aviației de după războiu rezultă mai ales din faptul că încă de pe acum marile puteri se străduesc să-și instaleze baze aeriene pe marile rute ale lumii și, mai ales, în apropierea surselor de combustibil. Statele Unite ale Americii, mai grăbite, și-au asigurat de curând concesiunea totală a câmpurilor petrolifere din Arabia Saudită, după ce cu un an mai înainte luau dela englezi grupul de insulițe din Golful Persic, recunoscute pentru valoarea lor petroliferă și situate pe drumul Asia Mică — Extremul Orient. Este simplu de observat că deocamdată lupta se dă pentru cucerirea drumurilor imperiale și se aseamănă mult cu bătălia dominației comunicațiilor maritime din secolele trecute. — Sistemul politic și economic care va depinde de partea ieșită victorioasă din războiu, va impune însă și rețeaua de păianjen intercontinentală a serviciului aerian, prin fel de fel de convenții internaționale.

Dar în afară de acest aspect politico-economic problema mai pune încă în discuție o latură tehnică, ce se reflectă în întrebarea dacă traficul aerian reprezintă o garanție de rentabilitate pentru investirile de capitaluri, fiindcă se tinde evident să se scoată organizațiile de navigație aeriană de sub dependența subvenților de stat. Desechilibrul constă în raportul de cheltueli pe greutatea de marfă transportată cu avionul și cu alte mijloace, cum ar fi trenul, vaporul, etc. — Este incontestabil că cheltuelile unui transport din America în Europa sunt mult mai mici cu vaporul decât cu avionul. Insă raportul acesta are și el lacunele sale: pentru locul de cerere aducerea mărfurilor în cel mai scurt timp, diferența aceasta nu mai contează.

Ieșită din războiu cu experiența transporturilor militare, aviația comercială va lua o extindere pe care i-o asigură cererea tot mai mare de către public spre a o folosi și mai ales utilajul tehnic extraordinar desvoltat de industria de războiu.

Ajunsă, se pare, la maximum în câștigarea vitselor, aviația dă probă acum pentru mărirea capacității de transport și progresul în acest domeniu este destul de interesant. In 1939 cel mai mare *hidroavion* de abia ajungea la 40 de tone. Astăzi uriașul de uscat „Messer-





„Bătrânul" Ju 52.

Avioanele noastre de transport undeva pe un aerodrom de război (S. M. P.)

dt 323" transportă baterii în- pe front şi companii complet ate, iar în afară de aceasta i lucrează în planuri pentru e de 100 şi 120 de tone...

trebue luat în consideraţie simplu avion monomotor de 00 h. p. poate remorca un de 500-1000 kgr. încărcă- cea ce constitue un imens pro- entru circulaţia aeriană între ele localităţi mai apropiate. altă din aceasta că o revolu- mijloacelor de transport se duce după război, şi aceasta oarea transporturilor aeriene care vor căpăta o importanţă până a ajunge să desemneze clasificarea de „mari puteri" pe naţiuni.

Pentru realizarea acestei revoluţii — pentru aducerea la îndeplinire a acestor mari planuri — tineretul este acela care va trebui să aducă un aport cât mai însemnat.

Şi cum problema transporturilor aeriene este de vie actualitate şi pentru forurile de specialitate româneşti — putem, fără posibilitate de a fi contrazişi, să subliniem rolul pe care-l va avea de jucat într'un viitor apropiat tineretul a v i a t i c român.




# ARIPI ROMANEŞTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

✱ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✱ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ. MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTOROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✱ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✱ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✱ PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

✱ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU
Redactor artistic:
GION

✱ REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: BUCUREŞTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942, BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICAŢIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✱ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 1500, DE SPRIJIN LEI 3000, ONORIFIC LEI 5000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCŢIONARI, MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEŞTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

✱ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✱ UN EXEMPLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREŢUL DUBLU

✱ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN:
„INTERPRESS"
s. a. r.
Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREŞTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI



Un grup de tineri planorişti, înainte de începerea lucrului



# ACROBAȚIE AERIANĂ

Cel dintâi care s'a gândit la foloasele evoluţiunilor acrobatice în sborul cu aeroplanele a fost aviatorul francez Moissant, încă din anul 1910. El a avut, înaintea oricui, viziunea unei răsturnări posibile a acestor aparate în văzduh şi a întrevăzut utilitatea acestor manevrări ca mijloc de salvare în cazurile de pericol.

Incercările ce a făcut cu prilejul sborurilor lui de antrenament şi în timpul exhibiţiunilor aeriene în meetingurile la care a participat, — nu i-au îngăduit însă înfăptuirea năzuinţelor,

Englezul Gohnstone, primul om care făcuse „roata morţii" pe bicicletă, a fost apoi şi cel care s'a hotărît, după ce dobândise brevetul de pilot-aviator, să o facă şi cu aeroplanul în sbor. Dar atât el cât şi imitatorii lui: Brooklins şi Hoxey, au căzut victime ale străduinţei de-a efectua „trecerea verticalei" în văzduh.

Cronicile timpului povestesc că Gohnstone s'ar fi înnecat chiar în lacul deasupra căruia evolua, numai din greşala unei manevrări încercate *in extremis*, tocmai în clipa când începuse redresarea aparatului.

Au trecut apoi doi ani fără ca cineva să se mai încumete a face asemenea experienţe.

Intâmplarea unui accident din cele de care se temea Moissant şi o fericită scăpare din grozăvia urmărilor ei, a readus din nou această preocupare la ordinea zilei. Către sfârşitul lunei Martie 1913 căpitanul Aubry din aviaţia franceză, făcând un exerciţiu de recunoaştere deasupra regiunii Willeroy, a fost văzut de camarazii lui de pe câmpul de aviaţie reducând deodată mersul motorului şi pornind într'o coborîre care lua aspectul unei căderi nestăpânită.

Cum se afla la înălţimea de vreo 750 de metri, în clipele următoare fu adus în poziţiune complet verticală. O încercare de a repune avionul în linia normală nu-i reuşeşte. Dar deodată aparatul alunecă încet, întorcându-se complet pentru a continua apoi plutirea într'un plan puţin înclinat.

O nouă încercare făcută prin acţionarea înceată a cârmei de profunzime, ajutată şi de greutatea motorului dădu însă putinţă avionului ca, pe la 300 metri de pământ, să reia verticala normală, iar, cam la 80 de metri de sol să redobândească poziţiunea de planare obişnuită, coborînd apoi sănătos şi teafăr. Relatarea acestor peripeţii este aşa cum au făcut-o atunci martorii oculari ai acelei întâmplări.

Tot involuntar aviatorul Ronald Kemp a mai efectuat un „looping" de acestea în primele zile ale lunei August din acelaşi an.

„Looping"-ul *voit* a fost însă isprava, aproape concomitentă, aviatorului francez Adolphe Pégoud şi a unui pilot rus, locotenentul Nestoroff, în Rusia — tot cam în toamna aceea.

Inginerul Louis Blériot, cunoscutul constructor de aeroplane, scrutând întâmplările petrecute şi preocupat să desluşească mai grabnic problema stabilităţii în sbor a acelor aerovehicule, a întocmit atunci un proiect de şapte experienţe pe care el le credea neapărat necesare oricărui bun pilot.

Dintre toţi câţi erau recunoscuţi ca atare singur Adolphe Pégoud şi-a propus săvârşirea acelor experienţe.

Inceputul la făcut cu agăţarea din sbor a aeroplanului pe un cablu întins spre a-l ţine astfel suspendat. După vre-o trei săptămâni a făcut o coborîre dela 250 de metri înălţime cu motorul stins, susţinut fiind de o umbrelă (paraşută) construită de Bonnet şi ataşată pe fuselajul aeroplanului. A reuşit apoi un sbor „fantastic" pentru vremea aceea, în care prin efectuarea unui S, dela o mare înălţime, a reuşit să-şi menţină sborul şi echilibrul aparatului parcurgând în aer peste 400 metri complet răsturnat, apoi alţi 100 metri căzând perpendicular spre pământ, pentru ca în sfârşit, prin redresare şi prin săvârşirea unui al doilea S, să coboare normal în cele mai bune condiţiuni. Loopingul voit devenea astfel un fapt îndeplinit şi la îndemâna oricui.

Locotenentul Nestoroff a efectuat cam în aceeaşi vreme loopingul cu un avion „Nienport" 100 HP, dela înălţime de 100 metri, şi a fost pedepsit de înaltul comandament rus pentrucă „în calitate oficială" şi-ar fi riscat viaţa în exerciţii nereglementare şi periculoase.

Ziarele şi revistele de specialitate, şi chiar neutre acelor chestiuni, au avut mult de lucru atunci cu precizarea chestiunei căruia dintre cei doi protagonişti revenea meritul întâietăţii în înfăptuirea acelei isprăvi.

Dar pentru cei pe care îi preocupa serios „stabililitatea în sbor" reuşita săvârşirei — oricât de senzaţională — a „looping"-ului aerian nu era decât o parte a celor ce ei urmăreau să vadă împlinite cu privire la adevărata maestrie a sborului omenesc. Pe ei îi interesa încă o întreagă serie de alte evoluţiuni ce trebuiau verificate prin încercări practice şi dela care nădăjduiau să obţină statornicirea unor asigurări ce aveau să curme putinţa ca aviatorii „să mai moară cu zile" — cum spuneau ei.



La un concurs de aeromodele. Inainte




**Un planor sburând lin şi elegant deasupra unei păduri**



**Premiul III la concursul de afişe T.A.R.**

seria celor şapte experienţe indicate de Blériot. El a continuat prin alunecările succesive pe ambele aripi, îndreptându-se din sbor. Apoi la fel cu o alunecare pe coadă. — Răsturnarea aparatului în planul axei fuselajului şi revenirea pe o aripă la poziţiunea normală.

Căderea de 200 metri pe coadă, cu motorul oprit şi revenirea pe normala sborului. Sborul planat pe dosul aripilor, întoarcerea pe loc pe aripă şi însfârşit coborîrea în burghiu (vrille) pe o aripă cu aparatul în poziţie verticală.

Singura experienţă care nu i-a reuşit lui Pégoud a fost răsturnarea în plan perpendicular pe axa fuselajului. Aparatul lui refuza pur şi simplu să se răstoarne pe aripă, — aceasta din pricină că avea centrul de gravitate situat prea jos şi deci era prea stabil. Totuşi Pégoud, răsturnându-se în planul axei şi aflându-se cu capul în jos, ca şi cum s'ar fi rostogolit din sbor, a reuşit să se îndrepte pe o aripă, dovedind că este cu putinţă să redreseze aparatul când e răsturnat.

Numai aşa s'a ajuns la consacrarea concluziunilor de pe care un avion bun trebuia să se poată răsturna complet în aer şi să planeze sburând răsturnat, dar să poată fi îndreptat instantaneu la voia pilotului lui, dovedind astfel că, luat de orice rafală de vânt şi angajat în orice poziţiune, poate totuşi să-şi continue sborul.

Pe de altă parte un bun pilot — aviator avea să fie numai acela care putea să-şi păstreze tot calmul necesar spre a ieşi din primejdia unor asemenea poziţiuni numai prin acţiunea spontană şi precisă a reflexelor lui.

Astfel, în ce privea pe locotenentul rus Nestoroff, relatările lui, făcute revistei franceze „l'Aérophile", spun:

„Eu urmăream de multă vreme gândul de a încerca un „cerc" în sbor cu aeroplanul, în scopul de-a demonstra prin fapte unele teorii ale mele în legătură cu mânuirea aeroplanului pe norme mai desăvârşite decât cele cunoscute până acum.

„După ce dovedisem că multe din vederile mele erau juste, ultima mea experienţă a demonstrat că se pot face chiar „răsuciri" complete cu un asemenea aparat de sburat şi aceasta utilizând numai cârma lui de profunzime.

„Inainte dar de a fi încercat această experienţă, m'am exercitat mereu la dobândirea obişnuinţei manevrărei aparatului meu în tot felul de poziţiuni. Am făcut viraje cu o înclinare de 85 de grade; l-am lăsat să cadă pe o aripă sau pe coadă, apoi l-am reechilibrat. Iar aceste evoluţiuni le-am făcut în serie şi numai cu scopul de-a afla siguranţa sborurilor pentru oricare aviator."

La rândul lui, Adolphe Pégoud văzurăm că urmărea să săvârşească

Cei dintâi piloţi cari s'au conformat cerinţelor acelea au fost, fireşte, mai întâi „virtuoşii sborului" din Franţa, precum: Chevillard, Roland Garros, Vedrines, Pereyon şi Legagneux; apoi mai toţi cei cu o lungă experienţă a sborurilor, ca: Chanteloup, Domenjo, Houchs, Honouille, Le Temple, Pavée, Bill, Olieslaeger, Lincoln, Beachy, Paulet, Guillaux, Pettirossi şi chiar unii dintre aviatorii diletanţi ca Baronul Pasquier şi Contele Lareinthy de Tolozan.

Dintre aviatorii români s'au înscris atunci în rândurile acelora, mai întâi Mihail Savu şi Petre Macavei — cel dintâi un sportsman desăvârşit iar celălalt un mecanic emerit. Amândoi fusese trimişi în Franţa în 1911 — în primăvara următoare anului în care Adolphe Pégoud făcuse un meeting pentru propagarea acrobaţiei aviatice şi în România. Primele exerciţii ei le-au făcut la uzinele lui Blériot, dela Pan, şi chiar pe unul din aeroplanele de exhibiţie ale lui Pégoud.

Reîntorşi în ţară, aceştia au iniţiat apoi şi pe camarazii lor piloţi: Nicu Capşa, C. Fotescu şi Gogu Mihăilescu, cum şi pe pilotul civil Poly Vacas.

George Costescu

## CĂTRE TINERI

**STUDENŢII ŞI ELEVII CARI DORESC INFORMAŢIUNI CU PRIVIRE LA POSIBILITĂŢILE DE A DEVENI AVIATORI (AEROMODELIŞTI, PLANORIŞTI, PILOŢI DE TURISM, DE TRANSPORT SAU DE RAZBOI), SE VOR ADRESA ORGANIZAŢIEI „TINERETUL AVIATIC ROMAN" (T. A. R.) STR. ION GHICA NR. 5, BUCUREŞTI, DE UNDE VOR PRIMI TOATE LAMURIRILE CERUTE.**

**DEASEMENEA RELAŢIUNI IN LEGĂTURA CU ORGANIZAREA DE GRUPARI PREAVIATICE SE VOR CERE TOT DELA ORGANIZAŢIA T. A. R. REVISTA „ARIPI ROMANEŞTI" NE FIIND IN SITUAŢIA DE A DA ASEMENEA RELAŢIUNI.**

**DESENELE SE VOR TRIMETE, CA ŞI PANA ACUM, LA REDACŢIA REVISTEI, IN STR. SĂRINDAR Nr. 9, BUCUREŞTI.**



**Elevii şi instructorii unei şcoli civile de pilotaj.**



Un planor de performanță în sbor plutit la pantă

# Curentul ascendent la pantă

IL cunoşti? Nu?... Ba da! Aminteşte-ţi: O zi de toamnă; vântul flueră melodii în crengi cu frunziş rărit, mătură frunze moarte şi te îndeamnă să scoţi paltonul dela naftalină. — Un cârd de ciori au venit de pe coclauri să ierneze în sat şi luptă din greu să înainteze împotriva vântului. Bat din aripi fără spor. Deodată, trecând peste un acoperiş de casă bătut în plin de ânt, o putere nevăzută le ridică în sus. Se vede că jocul le place, căci uită de graba ce le mânase până aici şi se opresc să se sbengue în aer în lungul acoperişului cu pricina.

Acum nu mai bat din aripi şi totuşi plutesc liniştit cu faţa spre vânt, sus peste coama acoperişului. Ce putere le poartă în aer acum când sboară „fără motor"? (motorul păsărilor este bătaia din aripi).

Nu este altceva decât un *curent ascendent*, produs prin devierea în sus a vântului în faţa unui obstacol întâlnit în cale, — în cazul acesta acoperişul.

Acesta a fost un exemplu „în mic".

In cadrul mare al naturii, găsim curentul ascendent la devierea vântului în sus în faţa oricăror obstacole şi mai cu seamă în faţa colinelor, dealurilor şi munţilor, atunci când pantele acestora sunt situate pe direcţia din care bate vântul.

Ne putem deci da seama cât de răspândită este în natură această categorie de curent ascendent. Energia sa de bază, adică vântul, o aflăm în toate regiunile globului, în orice anotimp, independent de ora din zi; este totuşi foarte adevărat că vântul bate orizontal şi nu produce curent ascendent decât acolo unde întâlneşte obstacolul în faţa căruia să devieze. *Această categorie de curent ascendent este deci dependentă de forma terenului.*

Din punctul de vedere al sborului fără motor, curentul ascendent, în speţă *„curentul ascendent la pantă"*, este energia cea mai cunoscută şi cea mai des întrebuinţată, mai cu seamă pentru instrucţia sborului plutit. Sborul în curentul ascendent dinamic în faţa pantei este foarte lesnicios mai ales pentru începătorul în sbor plutit, deoarece i se pot da încă înainte de decolare indicaţiuni precise asupra locurilor unde întâlneşte ascendenţa cea mai favorabilă. La alte categorii de curenţi ascendenţi, de pildă la curenţii „termici" (despre care vom vorbi cu alt prilej), aflarea şi utilizarea curentului favorabil este mai dificilă şi presupune deja o oarecare rutină în arta sborului plutit.

Chiar părintele aviaţiei, Otto

Lilienthal, urmărind sborul păsărilor (ele fac şi sbor plutit la pantă nu numai peste acoperişuri), a observat efectul ascendent al vântului deviat în faţa dealurilor şi l-a utilizat pe scară întinsă în sborurile sale. Până prin 1926, planoriştii au folosit exclusiv această energie pentru toate performanţele lor, deoarece pe atunci nici nu se cunoşteau altele.

Dar chiar astăzi sborul plutit la pantă, prin farmecul său deosebit, atrage chiar pe sburătorul fără motor, cu toate că are la dispoziţie numeroase alte energii atmosferice pentru efectuarea sborului de performanţă.

Forţa ascensională a curentului dinamic la pantă depinde de mai mulţi factori. Astfel: înălţimea dealului, forma lui (clină alungită sau mamelon), înclinarea pantei, vegetaţia de pe pantă (iarbă sau pădure), poziţia pantei faţă de soare, forma terenului din faţa dealului şi în fine de starea meteorologică a zilei.

Iată, deci, o sumă de chestiuni deosebit de interesante şi totodată importante pentru cel care vrea să devină planorist. Ele sunt descrise pe larg în cărţile de specialitate pentru sburătorii fără motor. Eu nu le pot înşira aici, deoarece ar trebui să scriu desemenea o întreagă carte şi pentru aceasta nu am destul loc, însă prin câteva schiţe am dat o imagine generală asupra curentului ascendent dinamic şi asupra sborului plutit prin utilizarea acestei energii.

E. CERNESCU



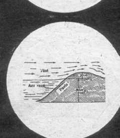




Aşezarea vegetaţiei (pomilor) pe pantă poate avea influenţe favorabile sau dăunătoare asupra curentului ascendent



INFLUENŢA „INVERSIUNILOR" exemplu: Dacă în valea din faţa unei coline se zăgăzueşte o massă de aer rece, de ex. până la o înălţime de 80 m., până la acel nivel aerul va sta aproape liniştit. Presupunând că dealul ar avea 100 m. înălţime, vântul ce ar bate deasupra masei de aer rece ar produce în faţa dealului un curent ascendent ca şi când ar bate din şes asupra unui deal înalt de 20 metri (curentul ascendent va fi insuficient pentru sbor plutit chiar dacă vântul este puternic)






„MAREA NOASTRĂ"

Este revista marinarilor romni. Este publicaţia care face ătura dintre marele public itor şi meşteşugarii întinselor . Şi mai întreţine revista area Noastră" flacăra veşnic aspătă a pasiunei pentru naaţie de care Neamul nostru s'a arătat îndepărtat.

usă sub conducerea de mare erienţă întru ale tiparniţei -lui comandor Aurel Negucu, revista „Marea Noastră" re cu un bogat material de cialitate şi literar, scris pe elesul marilor masse de citii cărora se adresează.

Primul număr al revistei din anul 1944 se deschide cu un elogiu bine meritat de Marina Română în legătura cu Ordinul de Zi semnat de Conducător prin care Marina Regală Română este citată pe Naţiune şi Armată pentru actele ei de necontestată vitejie.

Urmează articolul „Jertfa lui" semnat Vall care este o caldă închinare la mormântul de ape al tânărului marinar Gărăjdeanu Alexe.

Poetul Al. Bilciurescu semnează un excelent articol despre „Muzică şi Mare", iar d. Caius C. Brediceanu scrie explicit despre „Crucişetorul de luptă".

Un articol de tehnică a construcţiilor marinăreşti semnează d. Vladimir V. Mendl. Articolul se intitulează „Rezistenţa la înaintare a navelor". Despre „Istoricul Navigaţiei Fluviale Române" semnează d. Lt. Costel Coşereanu, iar d. Cpt. Costea Gh. desbate problema navigaţiei în convoi în raport cu navigaţia izolată.

Note din presă, note asupra războiului aeronaval, recenzii, informaţiuni, conferinţe, sport nautic şi alte numeroase note în legătură cu Marea, vin să completeze în mod fericit acest număr din revista „Marea Noastră"

A.



PE UN AERODROM DE VÂNĂT
IN PLINĂ IARNĂ

...ită în numerar conform aprobării
...a Direcției Generale P. T. T.